

令和6年度第3回唐津地域公共交通活性化協議会 会議次第

日 程 令和7年1月16日（木）

時 間 14時から

場 所 唐津市役所 4階 大会議室

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

- (1) 議案第1号 地域公共交通確保維持事業(令和6年度地域内フィーダー系統補助)の事業評価について
- (2) 議案第2号 唐津地域公共交通利便増進実施計画及び唐津地域公共交通計画の変更について
- (3) 議案第3号 地域公共交通確保維持事業(令和7年度地域内フィーダー系統補助)の計画変更について
- (4) 議案第4号 肥前地区オンデマンドタクシーの運行時間変更について

4 その他

5 閉 会

【配布資料】

資料①：令和6年度第3回唐津地域公共交通活性化協議会

資料②：地域公共交通確保維持改善事業・事業評価

資料③：チョイソコからつ停留所一覧

資料④：唐津地域公共交通利便増進実施計画（変更案）

資料⑤：唐津地域公共交通計画

資料⑥：地域内フィーダー系統事業計画書

唐津地域公共交通活性化協議会 委員一覧

敬称略

	所 属	役 職 等	氏 名	備考
1	唐津市	副市長	脇山 秀明	
2	九州大学大学院工学研究院環境社会部門	准教授	大枝 良直	
3	唐津地区行政連絡員会	副会長	安岡 一徳	
4	唐津市民生・児童委員連絡協議会	会長	山口 勝己	
5	地域まちづくり会議（浜玉地区）	委員	吉村 悦子	
6	厳木町区長会	副会長	吉野 猛	
7	唐津市相知地区行政連絡員会	副会長	金嶽 栄作	
8	唐津市北波多女性ネットワーク「未来」	副会長	山本 弥生	
9	唐津市食生活改善推進協議会 肥前支部	支部長	江川 千代美	
10	唐津上場商工会	女性部長	古舘 日登美	
11	呼子地区行政連絡員会	会長	佐々木 善博	
12	七山地区行政連絡員会	大白木行政連絡委員	中村 直樹	
13	唐津市老人クラブ連合会	会長	峯 信廣	
14	唐津地区PTA連合会	幹事	古藤 悟	
15	唐津商工会議所	専務理事	山下 正美	
16	唐津上場商工会	会長	坂本 金満	
17	唐津東商工会	女性部員	能隅 良子	
18	唐津市社会福祉協議会	事務局長	吉田 稔	
19	佐賀県旅客船協会	会長	中道 清成	
20	佐賀県バス・タクシー協会	専務理事	草野 武生	
21	昭和自動車株式会社 乗合事業部	部長	松崎 義行	
22	昭和バス労働組合	執行委員長	中島 栄治	
23	九州地方整備局佐賀国道事務所	計画課長	藤本 知法	
24	佐賀県地域交流部 さが創生推進課	係長	坂井 歩美	
25	佐賀県唐津土木事務所	所長	岸川 俊介	
26	唐津警察署	交通課長	長谷川 達	
27	九州旅客鉄道株式会社 佐賀鉄道事業部	運輸課長	佐野 嘉彦	
28	株式会社 玄海タクシー	代表取締役	楠田 愁一郎	
29	玄海町区長会	有浦下区長	青木 昌廣	
30	玄海町社会福祉協議会	事務局長	渡邊 藤江	
31	玄海町	防災安全課長	日高 大助	
32	協議会が必要と認める者 公共交通所管	政策部長	草野 陽	
33	九州運輸局佐賀運輸支局	首席運輸企画専門官	牟田 嘉伊座	新

任期：令和6年5月29日から令和8年5月28日

令和 6 年度第 3 回 唐津地域公共交通活性化協議会



日時：令和 7 年 1 月 1 6 日（木）14:00～
場所：唐津市役所 4 階 大会議室

議 事

- （１）地域公共交通確保維持事業(令和 6 年度地域内フィーダー系統補助)の事業評価について
- （２）唐津地域公共交通利便増進実施計画及び唐津地域公共交通計画の変更について
- （３）地域公共交通確保維持事業(令和 7 年度地域内フィーダー系統補助)の計画変更について
- （４）肥前地区オンデマンドタクシーの運行時間変更について

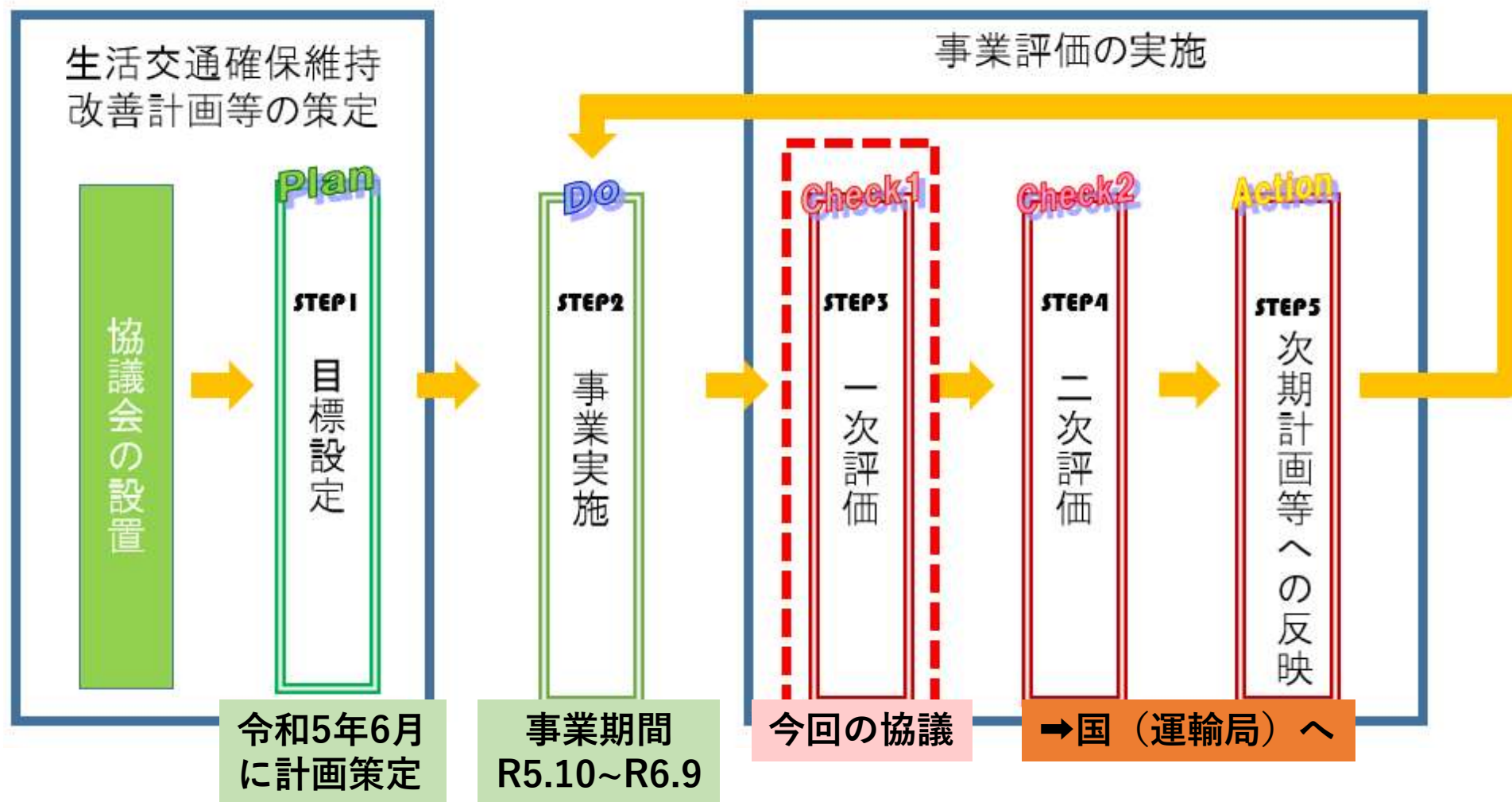
1 地域公共交通確保維持事業(令和6年度地域内フィーダー系統補助)の事業評価について



事業評価とは

国の地域公共交通確保維持改善事業を活用した取組みについて、協議会で実施状況等を確認して、自己評価を行います。

事業評価制度



1 地域公共交通確保維持事業(令和6年度地域内フィーダー系統補助)の事業評価について



地域内フィーダー系統とは

交通弱者の日常生活に必要な移動手段として、幹線と接続し、地域内を運行するバス路線です。

・フィーダー線

24路線(令和6年4月で6路線が廃止)

・オンデマンドタクシー

4路線(浜玉、厳木・相知、肥前、七山)

事業評価

事業の実施については、全路線(28路線)で計画どおり適正に運行が行われました。

各路線では、運行に対する目標収支率を設定しており、その達成状況は次のとおりです。

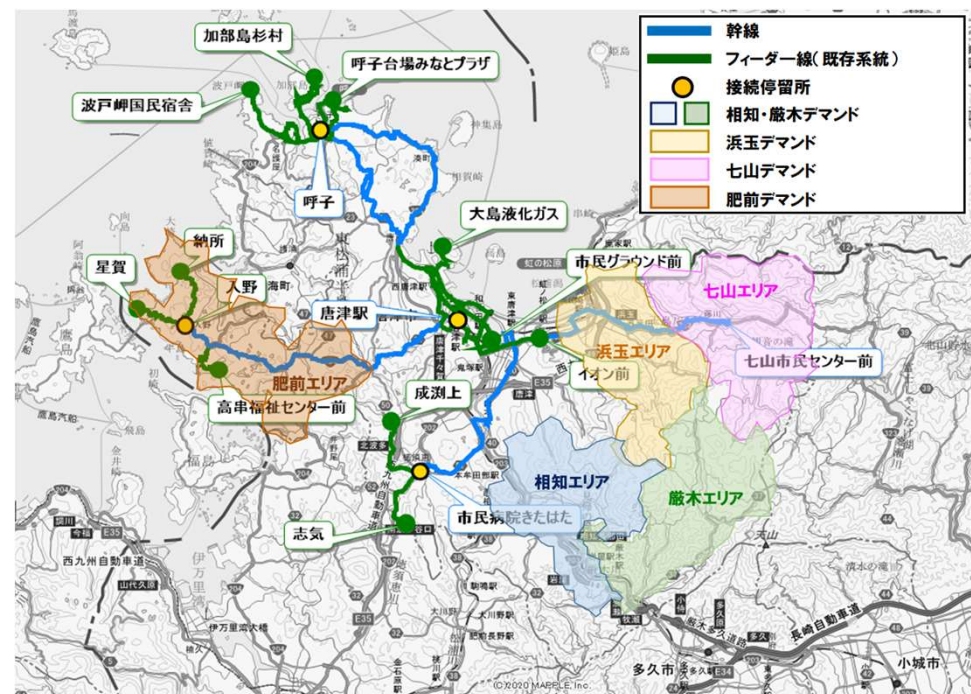
A評価(達成) 12路線 B評価(目標-5%以内) 8路線 C評価(目標-6%以上) 8路線

【C評価の分析】

・6路線(市内線、肥前フィーダー線)は令和6年4月で廃止し、1路線(志気線)は令和7年4月に廃止予定

・肥前オンデマンドタクシーは、令和6年4月から運行開始し、徐々に認知度が上がっており、利用者は増加傾向

唐津地域フィーダー系統路線図



2 唐津地域公共交通利便増進実施計画及び唐津地域公共交通計画の変更について



路線再編に至る背景

- 令和6年4月1日に2024年問題に対応するため減便等を実施
- しかし、抜本的な運転士不足の問題は解決に至っていない
- 特に運転士の高齢化が深刻

車両区分	～40歳	41～50歳	51～60歳	61～65歳	66～69歳	70歳～	計
バス	6	19	25	12	14	13	89
ジャンボタクシー	0	1	3	2	3	4	13
計	6	20	28	14	17	17	102

最高齢76歳

- 今後、高齢運転士の引退により、路線維持が厳しくなる
- 高速バスの減便や休止せざるを得ない路線が発生する可能性がある

限りある輸送人員で持続可能な交通網構築のため
引き続き路線の再編が必要

2 唐津地域公共交通利便増進実施計画及び唐津地域公共交通計画の変更について



令和7年4月に予定している路線バス再編について、協議会で審議を行っていただき、承認を得た内容により、唐津地域利便増進実施計画及び唐津地域公共交通計画の変更を行います。

①七山線

②鏡線

③志気・成湊線（北波多地区）

④大良線、旭が丘線

⑤市内循環線（東・西・南コース）

⑥玄海町コミュニティバス

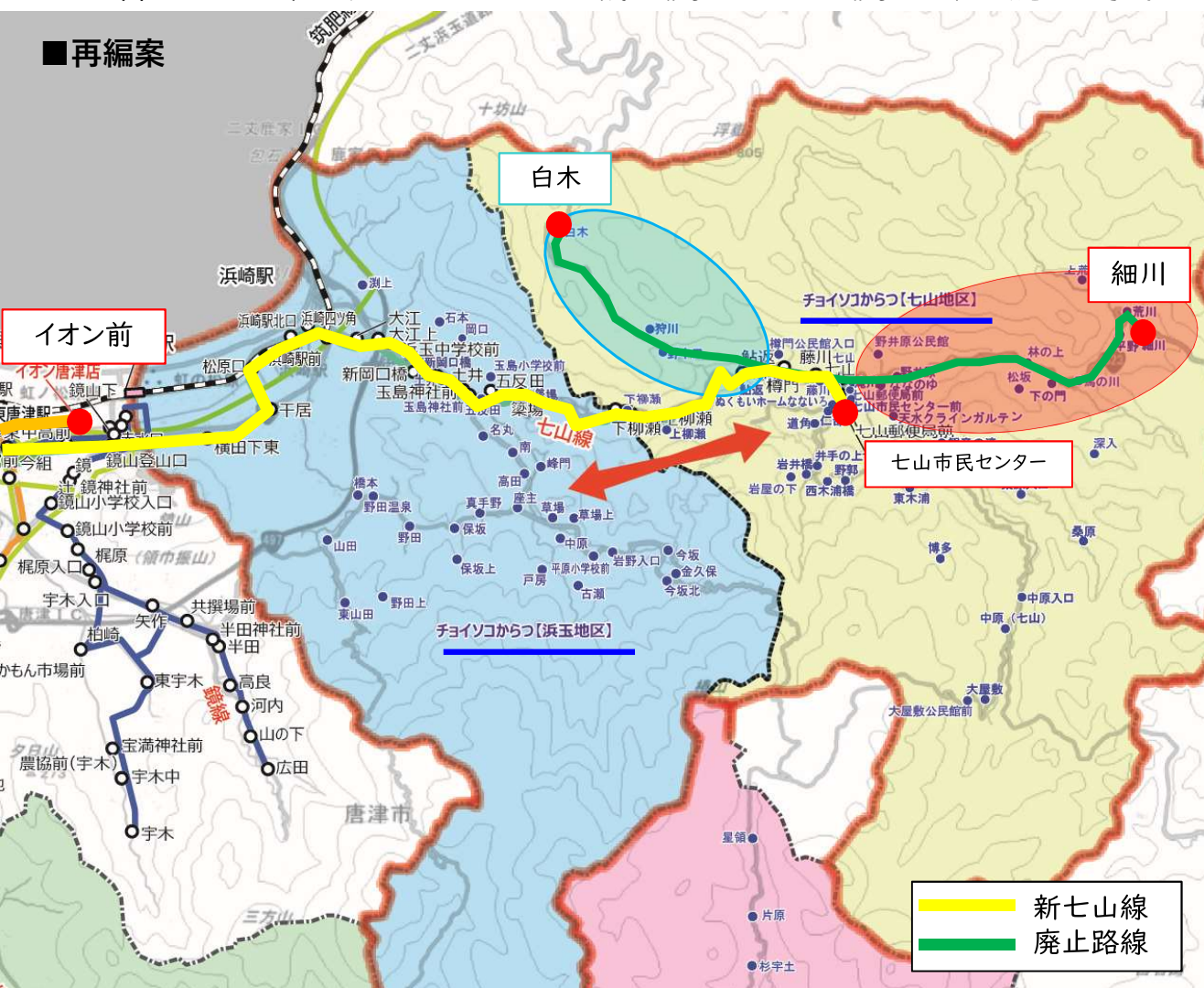
①七山線



変更概要

- ・小学生の利用に合わせて、朝1便運行していた「白木系統」と「細川系統」を廃止し、スクールバスで対応
- ・日中の路線は減便し、浜玉地区と七山地区のオンデマンドタクシーを統合し、相互乗り入れを可能にする
- ・発着を七山市民センターとし、朝1便と夕方3便を引き続き運行することで、高校生の通学に対応

■再編案



減便の内容

便	七山発
1	7:00
2	7:13
3	8:13
4	10:30
5	11:30
6	15:10
7	17:15

便	七山発
1	7:00
オンデマンドタクシー 8:00 ~ 17:00	
2	17:20

便	大手口発
1	7:40
2	9:20
3	10:20
4	12:45
5	13:55
6	16:15
7	18:30

便	大手口発
オンデマンドタクシー 8:00 ~ 17:00	
6	16:15
7	18:30

①七山線（浜玉地区及び七山地区のオンデマンドタクシー）



<運行の概要>

運行 エリア	浜玉地区、七山地区の全域 (イオン唐津店など唐津市鏡地区の一部を含む)
運賃	・ 同じ地区内の利用 1乗車300円 ・ 地区をまたぐ利用（浜玉地区⇔七山地区） 1乗車500円 ・ 小児、障がい者、運転免許証返納者などは半額 ※運賃は運賃分科会で承認を受けた金額
運行車両	浜玉：ジャンボタクシー（8人乗り） 七山：セダntaxi（4人乗り）⇒ <u>ジャンボタクシー（8人乗り）</u>
運行日時	平日の月曜日～金曜日8：00～17：00 ※お盆（8/13～15）、年末年始（12/30～1/3）は運休

变更概要

- ・朝夕の学生の利用が主であるため、平日の朝夕の便と土日祝の運行を廃止し、小学生はスクールバスで対応
- ・一般利用が著しく低いことから、利用状況により路線のあり方を引き続き地元と協議
- ・唐津東中高生の利用（大手口～学校）は、再編予定の市内循環線で対応

路線図

唐津駅

虹の松原駅

鏡山駅

山本駅

浜玉循環線

山本線

鏡

便	広田（宇木）発		便	広田（宇木）発
1	（7：43）			スクール（宇木）
2	7：45			スクール（半田）
3	8：05		1	9：50
4	12：45			-
5	15：20		5	15：20
6	16：10			スクール
便	大手口発		便	大手口発
1	7：10			スクール（虹町）
2	11：55		1	9：00
3	14：25		2	14：30
4	15：20			スクール（虹町）
5	18：00			-

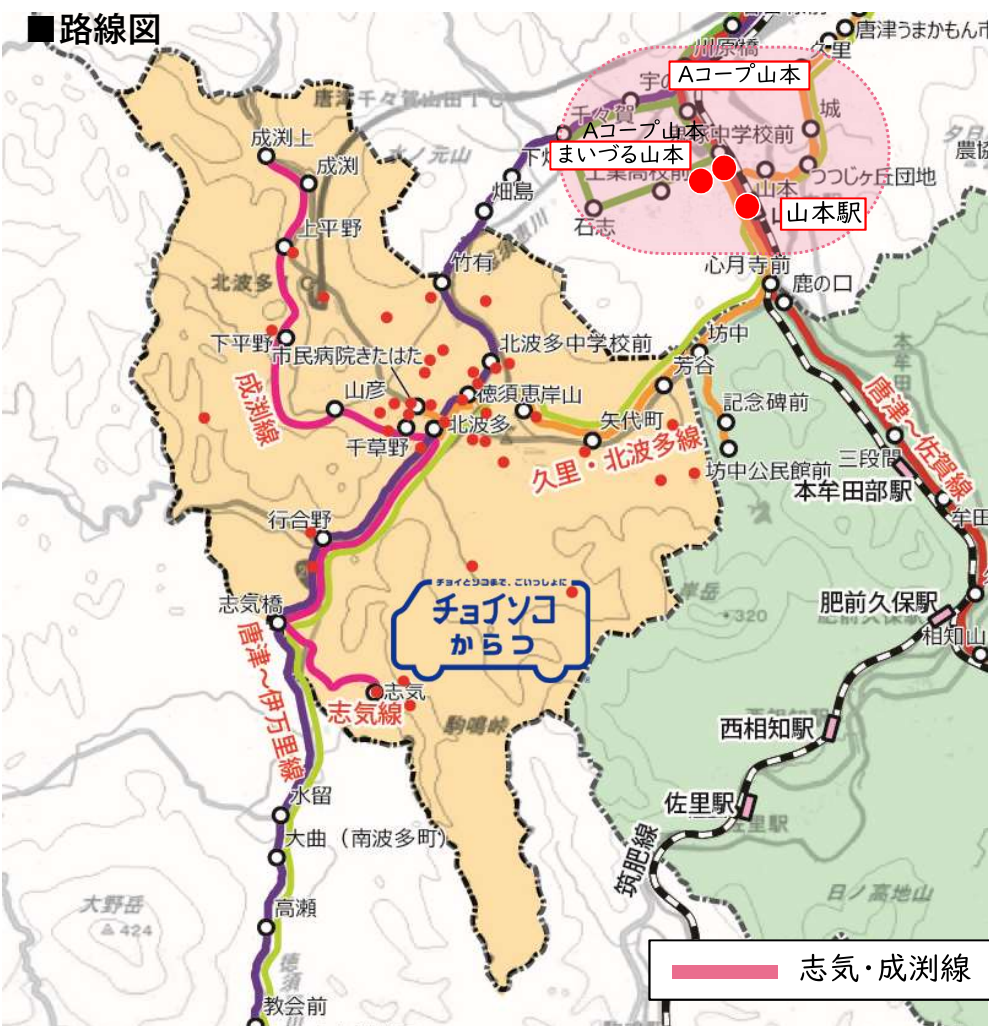
③志気・成湊線（北波多枝線）



変更概要

- ・路線を廃止して、平日の日中を北波多地区全域でオンデマンドタクシーを運行
- ・山本地区の既存のバス停を特別乗降場所として設定
- ・主な利用者であった小学生はスクールバスで対応

■路線図



オンデマンドタクシーの運行概要

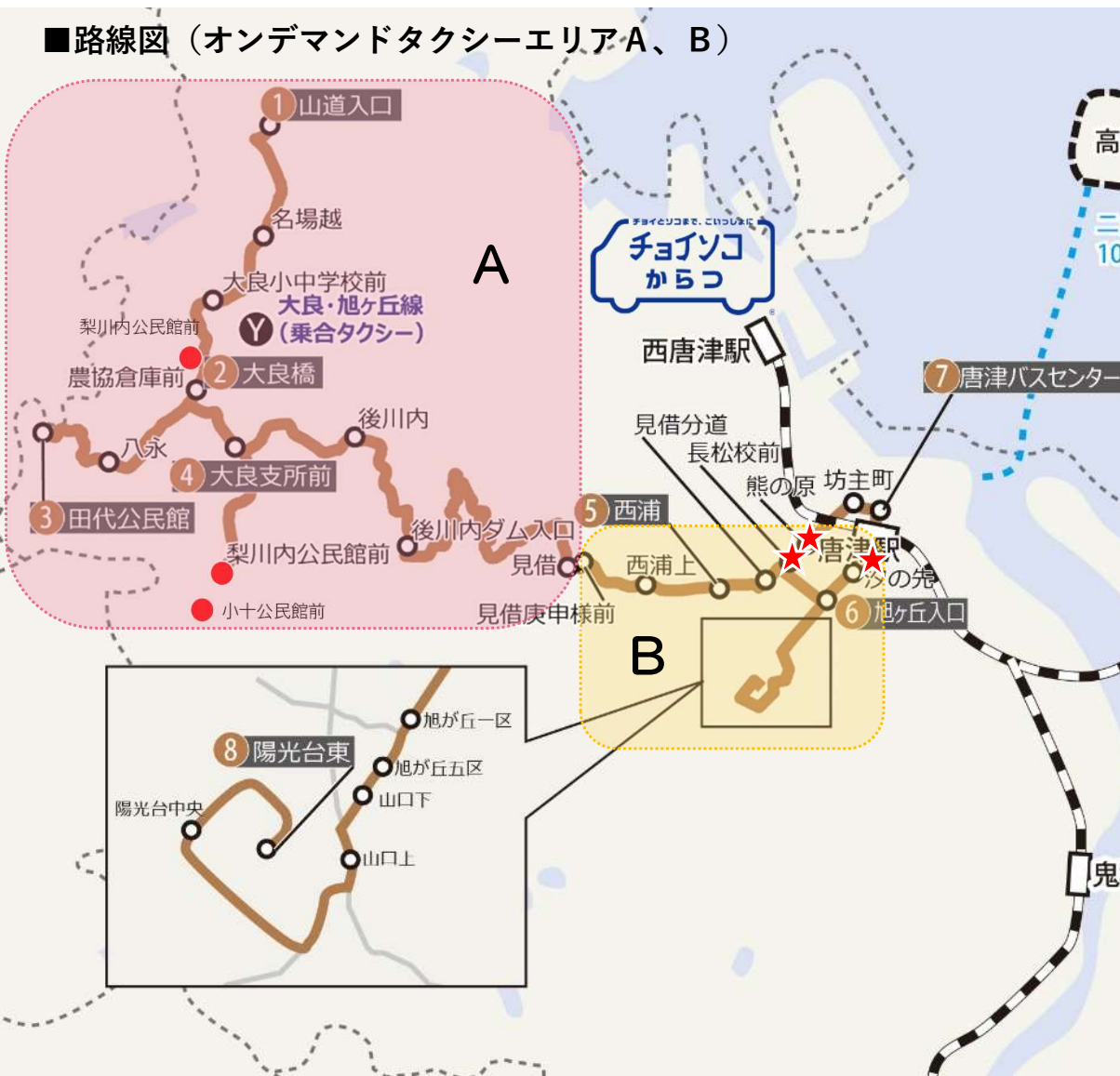
運行エリア	北波多地区の全域 (山本の一部を特別乗降場所として利用可)
運賃	・ 1乗車300円 ・ 特別乗降場所の利用は1乗車500円 ・ 小児、障がい者、運転免許証返納者などは半額 ※運賃は運賃分科会で承認を受けた金額
運行車両	ジャンボタクシー（8人乗り）
運行日時	平日の月曜日～金曜日8：00～17：00 ※お盆（8/13～15）、年末年始（12/30～1/3）は運休

④大良線・旭が丘線

変更概要

- ・大良線は朝の高校生の通学用に1便残し、日中はオンデマンドタクシーを運行
- ・旭が丘線は廃止し、オンデマンドタクシーを利用できる仕組みを導入

■路線図（オンデマンドタクシーエリアA、B）



大良線

便	山道入口発
1	7:09
2	9:10
3	13:10
4	16:40
便	大手口発
1	8:43
2	10:35
3	12:17
4	15:56

便	山道入口発
1	7:09
オンデマンドタクシー 8:00 ~ 17:00	
便	大手口発
オンデマンドタクシー 8:00 ~ 17:00	

旭が丘線

便	陽光台東発
1	7:50
2	8:50
3	9:50
便	大手口発
1	11:30
2	7:30

便	陽光台東発
オンデマンドタクシー 8:00 ~ 17:00	
便	大手口発
オンデマンドタクシー	

④大良線・旭が丘線（大良地区のオンデマンドタクシー）



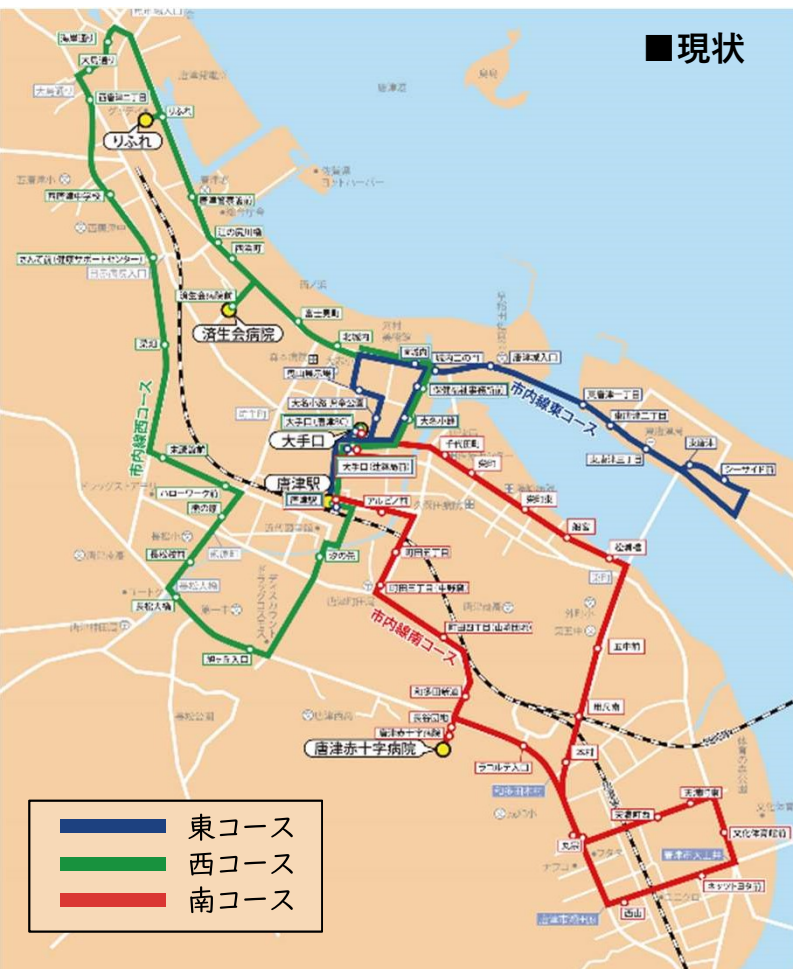
<運行の概要>

運行 エリア	大良地区（大良線及び旭が丘線の一部のバス停を含む）
運賃	・ 同じ地区内の利用 1乗車300円 ・ 地区をまたぐ利用（A大良⇔B旭が丘近辺） 1乗車500円 ・ 小児、障がい者、運転免許証返納者などは半額 ※運賃は運賃分科会で承認を受けた金額
運行車両	ジャンボタクシー（8人乗り）
運行日時	平日の月曜日～金曜日8：00～17：00 ※お盆（8/13～15）、年末年始（12/30～1/3）は運休

⑤市内循環線（東・西・南コース）

変更概要

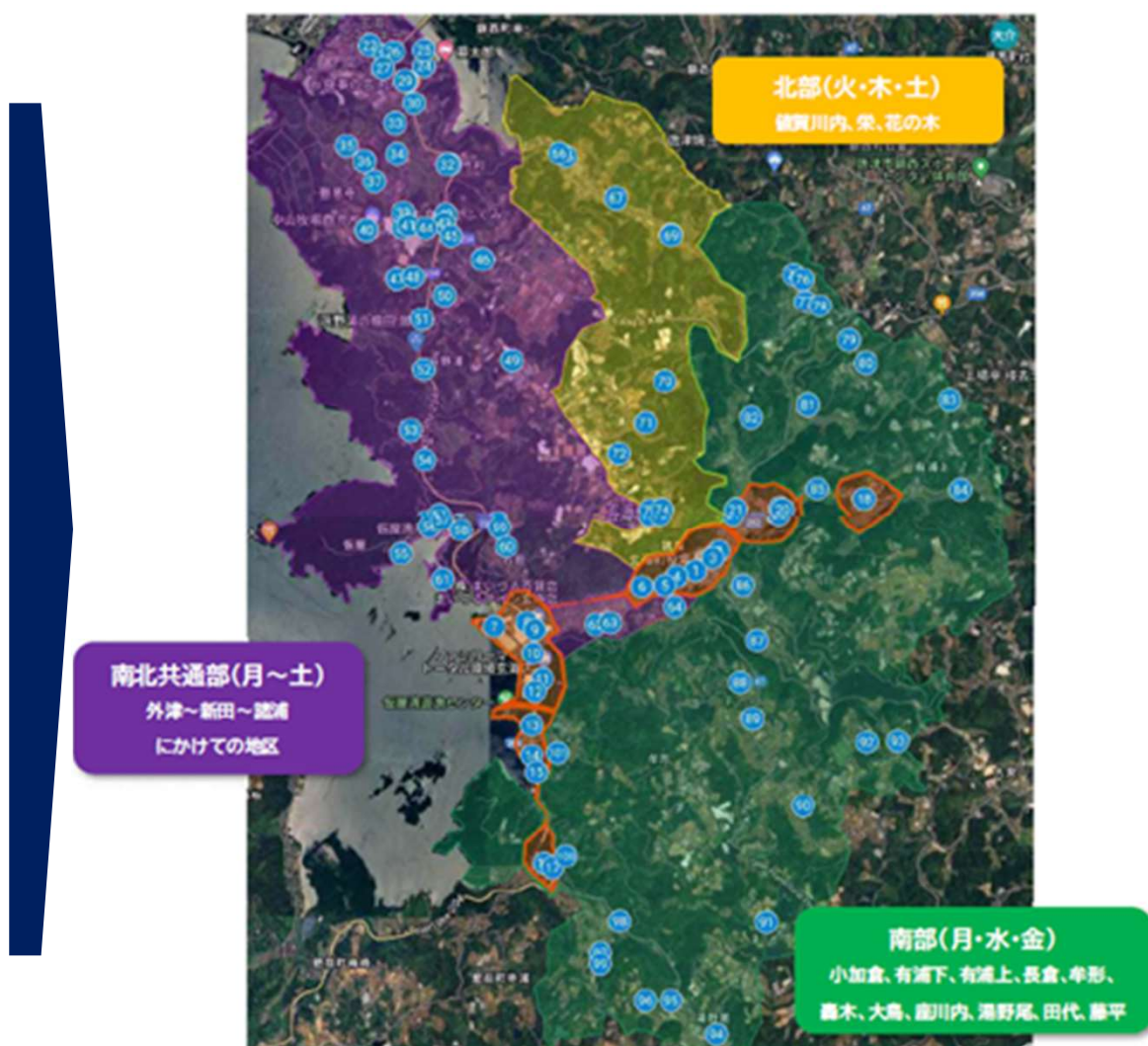
- ・幹線との重複区間や利用が少ないバス停を整理（西コースは廃止、東と南コースを統合）
- ・商業施設（イオンやまいづる999など）に延伸し、循環線から往復路線に変更
- ・始発は約1時間繰り上げ、最終便は約1時間繰り下げて、パターンダイヤで11便運行
- ・料金は定額制運賃から距離制運賃に変更



⑥玄海町コミュニティバス

変更概要

- エリアごとに曜日運行をしているコミュニティバスを、予約型のデマンドタクシーに移行
- 町内全域をエリアとし、自宅近くでも乗降可能な仕組みで、AIシステムを活用して運行
- 1月15日から町内を4エリアに区分して実証運行を行い、課題等を整理し、3月から本格運行を行う予定



⑥玄海町コミュニティバス



<運行の概要>

運行エリア	玄海町内の全域
運賃	・1乗車200円 ・小児、障がい者などは半額 ※運賃は運賃協議分科会で承認を受けた金額 ・乳児と運転免許証返納者は無料
支払方法	現金、クレジットカード（専用アプリ内での事前決済）
運行車両	ジャンボタクシー（9人乗り） 2台
運行時間	《調整中》 ※詳細は玄海町地域公共交通会議で協議を予定
予約方法	電話（平日8：15～17：15）、専用アプリ、玄海町公式LINE
その他	登録すれば誰でも利用ができ、玄海町民のみ自宅近くで乗降が可能

2-1 「唐津地域公共交通利便増進実施計画」の変更内容



1) 乗合バスの路線等の編成変更

- ・唐津地域北部（呼子エリア・鎮西・湊エリア）
玄海町エリア…有浦線、**玄海町コミュニティバス**
- ・唐津市中心部・東部（唐津市中心部エリア・浜玉エリア・七山エリア）
唐津市中心部エリア…市内循環線、市内線、**鏡線、大良線、旭が丘線**
- ・唐津地域南部（相知エリア・**北波多エリア**）
北波多エリア…成湊・志気線

2) 枝線等のオンデマンド化

- ・**北波多エリアと唐津市中心部エリアの一部にデマンドタクシーを新たに導入する。**
北波多エリア…成湊・志気線
唐津市中心部エリア…大良線、旭が丘線
- ・**玄海町エリアにデマンドタクシーを新たに導入する。**
玄海町エリア…玄海町コミュニティバス

3) デマンドタクシーへのAI予約システムの本格導入

- ・（対象エリア）七山エリア、浜玉エリア、相知エリア、厳木エリア、肥前エリア、**玄海町エリア**
北波多エリア、唐津市中心部エリアの一部（大良線・旭が丘線の運行地域）

2-2 「唐津地域公共交通計画」の変更内容



10-1. 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上

事業名	地域公共交通利便増進事業の実施
事業概要	深刻な運転手不足へ対応しつつ、地域公共交通サービスの最適化と持続性向上を確実に推進するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき以下の内容からなる地域公共交通利便増進事業を行う。 <実施地区> ●唐津市のうち唐津市中心部・呼子・鎮西・湊・肥前・浜玉・七山・相知・厳木・北波多の地域 ●玄海町 <実施内容> ①唐津地域北部（呼子エリア・鎮西エリア）の路線等の編成の変更 ②唐津地域西部（玄海町エリア・肥前エリア）の路線等の編成の変更 ③唐津地域中心部・東部（唐津市中心部エリア・浜玉エリア・七山エリア）の路線等の編成の変更 ④唐津地域南部（相知エリア・北波多エリア）の路線等の編成の変更 ⑤枝線等のオンデマンド化（浜玉エリア・相知エリアの全域化、肥前エリア、玄海町エリア、北波多エリア、唐津市中心部エリアの一部） ⑥デマンドタクシーへのAI予約システムの本格導入（七山エリア・浜玉エリア・相知エリア・厳木エリア・北波多エリア・唐津市中心部エリアの一部）

2-2 「唐津地域公共交通計画」の変更内容



補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

交通事業者	市内東	唐津駅	シーサイド前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助
交通事業者	市内南	大手口	唐津赤十字 病院前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助
交通事業者	市内西	大手口	りふれ・済生会 病院前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助
交通事業者	志気（市民病院きたは た～志気）	市民病院 きたはた		志気	路線定期	フィーダー補助
交通事業者	成淵（市民病院きたは た～成淵）	市民病院 きたはた		成淵上	路線定期	フィーダー補助
交通事業者	北波多地区 デマンドタクシー		北波多地区内		区域運行	フィーダー補助
交通事業者	大良地区 デマンドタクシー		大良・旭ヶ丘地 区内		区域運行	フィーダー補助
交通事業者	からワンライン	唐津駅	まいづる999	イオン唐津店	路線定期	フィーダー補助
玄海町	玄海町AI オンデマンド交通		玄海地区内		区域運行	フィーダー補助

（備考）

上記系統については、役割欄に記載のとおり地域にとって重要な役割を担っており、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

上記系統のうち市内東、市内西及び、市内南及びからワンラインを運行するバス車両は、車体の腐食、エンジン出力の低下、冷房機能の低下など車両の老朽化（平均車齢 12.5 年）が進んでいたことから、安全な輸送の確保、利用者の利便性向上のため、車両減価償却費等国庫補助を活用して車両の更新を行う。

3 地域公共交通確保維持事業(令和7年度地域内フィーダー系統補助)の計画変更について



変更内容

- 市内循環線の市内東・西・南線を「からワンライン」に再編
- 志気・成湊線を北波多地区デマンドタクシーへ移行
- 大良地区デマンドタクシーと玄海町 A I オンデマンド交通を追加

補助対象路線	
R6.10~R7.3	R7.4~9
市内東	からワンライン
市内西	
市内南	
志気	北波多地区デマンドタクシー
成湊	
(大良線)	大良地区デマンドタクシー
(玄海町コミュニティバス)	玄海町 A I オンデマンド交通

4 肥前地区オンデマンドタクシーの運行時間変更について



現在の運行概要

- 路線バス（フィーダー線）の廃止に伴い、令和6年4月から運行を開始
- これまでの路線バス利用者への影響を鑑みて、令和6年度を実証期間とし、通常17時までの運行時間を19時まで延長して実施

利用状況等

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
8～17時	305	366	363	417	314	365	438	377	220
17～19時	22	48	45	40	33	53	48	49	33
計	327	414	408	457	347	418	486	426	253

《乗務スケジュール》

7時 車両点検、始業点呼
8時 運行開始
19時 運行終了
20時 車両点検、終業点呼

変更の内容

17～19時までの利用者が一定数あることから、運転手の拘束時間の規定「13時間」の範囲内で対応できる時間として、当面の間は、運行時間を引き続き1時間延長する。

【令和7年3月まで】

8時～19時（拘束時間13時間）

【令和7年4月から】

8時～18時（拘束時間12時間）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

資料②

令和7年1月 日

協議会名:唐津地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:R6年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(1)波戸岬 【呼子～名護屋浜・名護屋城～波戸岬国民宿舎】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から2dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】14% 【実績】12% 輸送人員 【R5】8,104人 【R6】3,874人 ※R6.4路線再編のため半期のみ運行 波戸地区における朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から通勤通学の利用が減り、大幅な減少傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行となったが、単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても96%と輸送人員は減少している。また、輸送人員が減ったことに伴う収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率も悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。R6.4からは新設系統「大手口～湊・呼子～波戸岬線」に統合された。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(2)加部島 【呼子～加部島杉村】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から2dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】9% 【実績】10% 輸送人員 【R5】2,190人 【R6】2,547人 加部島地区における朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から通勤通学の利用が減り、大幅な減少傾向にあった。本年度は観光客等が増加し輸送人員は昨年度と比較して増加した。経費面においては運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したが、輸送人員が増えたことで収入が増加し、目標を達成することができた。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(3)呼子台場 【呼子～呼子台場みなとプラザ】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から3dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】8% 【実績】7% 輸送人員 【R5】911人 【R6】816人 呼子北部地区の朝夕の通勤通学時間帯に運行する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用が減り、減少傾向にあった。本年度は通勤通学者の減少により昨年度と比較して輸送人員は減少した。また、輸送人員が減ったことに伴う収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率も悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(4)呼子・名護屋浜 (小友・名護屋浜) 【呼子～小友・名護屋浜～呼子】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から4dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】13% 【実績】13% 輸送人員 【R5】8,397人 【R6】8,322人 <u>小友地区にとって唯一の公共交通手段である本路線は通学や買い物利用によりコロナ禍においても一定の利用があった路線である。多くの路線においてコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復する中、本路線は昨年度と同等の利用となり、収支率は目標を達成することができた。</u>	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(5)呼子・加部島 【呼子～加部島杉村～呼子】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から5dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】8% 【実績】9% 輸送人員 【R5】4,912人 【R6】4,653人 <u>沿線の風の見える丘公園や加部島などの観光利用が多い本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。多くの路線がコロナの影響が緩和し昨年度よりも利用が回復する中、本路線においては昨年度と比較して若干の利用減となったが、収支率においては目標を達成することができた。</u>	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(6)呼子・波戸岬 【呼子～名護屋城址～波戸岬国民宿舎】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から6dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】16% 【実績】17% 輸送人員 【R5】8,206人 【R6】4,072人 ※R6.4路線再編のため半期のみ運行 <u>沿線の名護屋城や波戸岬などの観光利用が多い本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は観光利用が増え、増加傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても、99%と輸送人員は微減したものの、収支率においては目標を達成することができた。</u> R6.4からは新設系統「大手口～湊・呼子～波戸岬線」に統合された。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(7)星賀 【入野～星賀】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスから7号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から7dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】80% 【実績】13% 輸送人員 【R5】4,731人 【R6】2,169人 ※R6.4路線再編により減便 星賀地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用が減り減少傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても、92%と輸送人員は減少した。また、輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率も悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。 R6.4からは朝の通学便を除き肥前地区オンデマンドタクシーに移行した。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(8)納所 【入野～納所】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスから7号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から8dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】39% 【実績】25% 輸送人員 【R5】4,566人 【R6】3,038人 ※R6.4路線再編により減便 納所地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は通勤・通学の利用が増え増加傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較すると133%と輸送人員は増加した。しかし、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率は悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。 R6.4からは朝の通学便を除き肥前地区オンデマンドタクシーに移行した。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(9)高串 【入野～高串】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスから7号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から9dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】68% 【実績】9% 輸送人員 【R5】4,349人 【R6】2,443人 ※R6.4路線再編により減便 高串地区における朝夕の通勤通学利用がメインとなる本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通勤通学の利用者が減り、減少傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較すると133%と輸送人員は増加した。しかし、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率は悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。 R6.4からは朝の通学便を除き肥前地区オンデマンドタクシーに移行した。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(10)京泊・納所(ジャンボ)(火・木・土) 【京泊～納所・入野～高串福祉センター前】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から10dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】15% 【実績】11% 輸送人員 【R5】1,137人 【R6】498人 ※R6.4路線再編により肥前デマンドタクシーへ移行 京泊地区における唯一の公共移動手段である本路線は当該地区の通学利用や買い物利用がメインとなっているが、コロナの影響により大きく減少していた。本年度は路線再編のため半期のみの運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても88%と輸送人員は減少した。また、輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率は悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。 R6.4からは朝の通学便を除き肥前地区オンデマンドタクシーに移行した。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(11)瓜ヶ坂・高串(ジャンボ)(火・木・土) 【入野～高串福祉センター前～黒崎】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から11dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】21% 【実績】14% 輸送人員 【R5】2,993人 【R6】1,416人 ※R6.4路線再編により肥前デマンドタクシーへ移行 瓜ヶ坂地区における唯一の公共移動手段である本路線はR1.4から運行開始し、主に通院・買い物などの生活利用者が継続的に利用がありコロナ禍にも関わらず昨年度も一昨年と比較し増加していた。本年度は路線再編のため半期のみの運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても95%と輸送人員は減少した。また、輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率は悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。 R6.4からは朝の通学便を除き肥前地区オンデマンドタクシーに移行した。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(12)駄竹・星賀(ジャンボ)(月・水・金) 【駄竹～星賀～入野】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から12dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】17% 【実績】13% 輸送人員 【R5】1,612人 【R6】637人 ※R6.4路線再編により肥前デマンドタクシーへ移行 駄竹地区における唯一の公共移動手段である本路線はR1.4から運行開始し、主に通院・買い物などの生活利用者が継続的に利用がありコロナ禍にも関わらず昨年度も一昨年と比較し増加していた。本年度は路線再編のため半期のみの運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても79%と輸送人員は減少した。また、輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率は悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。 R6.4からは朝の通学便を除き肥前地区オンデマンドタクシーに移行した。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(13)市内東 【唐津駅～シーサイド前～唐津駅】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から13dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】25% 【実績】27% 輸送人員 【R5】14,118人 【R6】13,710人 <u>沿線の唐津城や曳山展示場などの観光利用が多い本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より観光利用が減り輸送人員は減少傾向であった。</u> 本年度においても輸送人員は昨年度よりも減少したが、目標は達成することができた。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(14)市内西 【大手口～りふれ・済生会病院前～唐津駅】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から14dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】33% 【実績】29% 輸送人員 【R5】20,634人 【R6】20,197人 <u>沿線の商業施設や病院など生活利用が多い本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は生活利用者が増え、増加傾向にあった。</u> 本年度は輸送人員は昨年度よりも微減となったが、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率は悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(15)市内南 【大手口～唐津赤十字病院前～唐津駅】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から15dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】36% 【実績】37% 輸送人員 【R5】29,742人 【R6】29,962人 <u>沿線の商業施設や病院への利用が多く唐津市中心部の生活利用が多い本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は生活利用者が増え増加傾向にあったが、コロナの影響により近年は利用が減少していた。</u> 本年度は輸送人員が昨年度よりも増加し、経費面では転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したが、輸送人員が増えたことで収入が増加し、目標を達成することができた。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(16)市内南 (赤十字病院線) 【大手口～唐津駅・ アルピノ～唐津赤 十字病院】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から16dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】30% 【実績】23% 輸送人員 【R5】4,336人 【R6】1,896人 ※R6.4路線再編により半期のみ運行 唐津赤十字病院への直行便である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より日赤病院へ通院する利用者が減少していた。本年度はR6.4で路線廃止となったため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても、87%と輸送人員は減少した。また、輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率も悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(17)イオン 【大手口～用尺南 ～イオン前】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から17dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】36% 【実績】46% 輸送人員 【R5】12,410人 【R6】6,222人 ※R6.4路線再編により半期のみ運行 商業施設イオンへの買い物客がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は買い物客が増え増加傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較すると100%と輸送人員は横ばいだった。収支率に関しては運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したが、輸送人員を維持できたことで、目標を達成することができた。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(18)市内 (大手口～大島液化ガス) 【大手口～まいづる CARROT店～大 島液化ガス】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から18dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】14% 【実績】11% 輸送人員 【R5】12,611人 【R6】3,377人 ※R6.4路線再編により半期のみ運行 大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても54%と輸送人員は半減した。輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率も悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(19)市内(大島液化ガス～用尺南～市民グラウンド) 【大島液化ガス～用尺南～市民グラウンド】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から19dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】17% 【実績】21% 輸送人員 【R5】8,395人 【R6】4,567人 ※R6.4路線再編により半期のみ運行 大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が増え増加傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較すると、109%と輸送人員は増加している。また、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したが、輸送人員が増えたことで収入が増加し、目標を達成することができた。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(20)市内(大島液化ガス～百人町～市民グラウンド) 【市民グラウンド～百人町～大島液化ガス】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から20dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	B 収支率 【目標】17% 【実績】14% 輸送人員 【R5】6,935人 【R6】3,106人 ※R6.4路線再編により半期のみ運行 大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より生活利用者が減り減少傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても90%と輸送人員は減少した。輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率も悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(21)市内(大島液化ガス～唐津東中高前) 【大島液化ガス～大手口～唐津東中高前】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から21dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】28% 【実績】20% 輸送人員 【R5】4,380人 【R6】2,008人 ※R6.4路線再編により半期のみ運行 大島地区における唯一の公共移動手段である本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前より通学する生徒数が増え増加傾向にあった。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較しても92%と輸送人員は減少した。輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率も悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(22)市内(唐津フェリーターミナル～大手口) 【唐津フェリーターミナル～西唐津駅前～大手口】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から22dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】12% 【実績】22% 輸送人員 【R5】365人 【R6】366人 ※R6.4路線再編により半期のみ運行 唐津フェリーターミナルからの利用者を唐津中心部へ輸送する本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前は利用が増加していた。本年度は路線再編のため半期のみ運行。単純にR6実績輸送人員を2倍にして昨年度と比較すると、201%と輸送人員は倍増している。また、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したが、輸送人員が増えたことで収入が増加し、目標を達成することができた。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(23)志気(市民病院きたはた～志気) 【市民病院きたはた～志気】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から23dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	C 収支率 【目標】52% 【実績】41% 輸送人員 【R5】663人 【R6】368人 志気地区住民の買い物・通院などの生活利用がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から利用が増え、増加傾向にあった。本年度は通学する学生の減少により輸送人員は昨年度よりも減少した。また、輸送人員が減ったことによる収入の減少と併せて、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、収支率は悪化することとなった。以上のことから目標を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(24)成淵(市民病院きたはた～成淵) 【市民病院きたはた～成淵上】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.11に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から24dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	A 収支率 【目標】79% 【実績】104% 輸送人員 【R5】1,333人 【R6】1,095人 成淵地区住民の買い物・通院などの生活利用がメインである本路線は新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前から利用が増え、増加傾向にあった。本年度は通学する学生の減少により輸送人員は減少した。しかしながら、目標設定しているR4実績収支率がまだコロナの影響を受けていたため悪化していたことにより目標は達成した。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
昭和自動車株式会社	(25)肥前地区デマ ンドタクシー 【肥前地区内】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から25dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】13% 【実績】7% 輸送人員 【R6】2,315人 1運行あたり輸送人員0.9人 ※R6.4より運行開始 C 肥前地区における生活利用の利便性向上を図るためR6.4より運行開始した。1運行あたりの輸送人員が0.9人と乗合が発生している状況ではなく、効率的な運行のため周知を図る必要がある。また、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し目標収支率を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(26)相知・厳木地区 デマンドタクシー 【相知・厳木地区内】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から26dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】3% 【実績】4% 輸送人員 【R6】2,033人 1運行あたり輸送人員1.0人 A 相知地区における生活利用の利便性向上を図るため運行している。1運行あたりの輸送人員が1.0人と乗合が発生している状況ではなく、効率的な運行のため周知を図る必要がある。また、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加したものの、もともと別々のエリアであった相知エリアと厳木エリアを統合し効率化を図ったことで目標収支率を達成することができた。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(27)浜玉地区デマ ンドタクシー 【浜玉地区内】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から27dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】6% 【実績】3% 輸送人員 【R6】1,776人 1運行あたり輸送人員1.0人 B 浜玉地区における生活利用の利便性向上を図るため運行している。1運行あたりの輸送人員が1.0人と乗合が発生している状況ではなく、効率的な運行のため周知を図る必要がある。また、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し目標収支率を達成することはできなかった。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。
昭和自動車株式会社	(28)七山地区デマ ンドタクシー 【七山地区内】	本年度は運転士不足と改善基準告示改正に対応し、持続可能な公共交通構築のために唐津地域利便増進実施計画に基づき、4月に大規模な路線再編を実施した。 また、R6.1に唐津地域のバスが乗り放題となるデジタルチケット「から1dayフリーパス」と、都市間高速バスからつ号と間唐津地域のバスが2日間乗り放題となるデジタルチケット「から27dayフリーパス」を発売開始した。	A 事業は適切に実施した。	収支率 【目標】1% 【実績】1% 輸送人員 【R6】1,360人 1運行あたり輸送人員1.1人 A 浜玉地区における生活利用の利便性向上を図るため運行している。1運行あたりの輸送人員が1.1人と乗合が発生している状況ではなく、効率的な運行のため周知を図る必要がある。また、数値上は目標収支率を達成しているものの設定自体が1%と低く、運転士確保のための人件費増や燃料費の高止まり、整備員不足による外注修繕費の増加により費用が増加し、更なる改善が必要。	R7.4に利便増進実施計画に基づく更なる路線再編を実施予定。今後も運転士不足への対応、運行効率化のための路線再編を関係各所と慎重に協議しながら推し進めていく。また、路線再編と併せてMaasを活用した様々な施策に取り組み、効率性と利便性を高める。

チョイソコだいら停留所一覧

No.	停留所	住所
1	竹木場	佐賀県唐津市竹木場 5 5 7 8-5
2	椎木茶屋	佐賀県唐津市竹木場 5 2 8 5-8
3	川原	佐賀県唐津市竹木場 5 3 0 1-6
4	八谷橋	佐賀県唐津市竹木場 4 9 0 0-2 3
5	平木場	佐賀県唐津市神田 3 3 2 7-2 4
6	平木場ダム	佐賀県唐津市神田 3 2 8 9-1
7	窯元前	佐賀県唐津市神田 3 2 6 9-1 1
8	お茶の水	佐賀県唐津市神田 2 3 2 0-1
9	神田	佐賀県唐津市神田 1 1 7 6-2 0
10	見借分道	佐賀県唐津市神田 2 2 0 3-2
11	旭ヶ丘一区	佐賀県唐津市町田 1 丁目 1 6-2 3 3 9-1
12	唐津駅	佐賀県唐津市新興町 2 9 3 5-1
13	長松校前	佐賀県唐津市神田 2 1 3 1-1
14	熊の原	佐賀県唐津市熊原町 3 1 0 8-1
15	山道入口	佐賀県唐津市枝去木 1 2 1 8-1
16	名場越	佐賀県唐津市枝去木 4 1 5
17	大良小中学校前	佐賀県唐津市大良 5 9 2
18	大良橋	佐賀県唐津市大良 2 8 8-1 4
19	八永入口	佐賀県唐津市大良 1 5 1 1
20	農協倉庫前	佐賀県唐津市大良 2 1 1
21	大良支所前	佐賀県唐津市大良 5 5-1 2
22	後川内	佐賀県唐津市後川内 1 9 4 7
23	見借	佐賀県唐津市見借 3 9 6 0
24	見借公民館前	佐賀県唐津市見借 3 8 9 7-3
25	見借庚申様前	佐賀県唐津市見借 3 4 4 4-2
26	西浦上	佐賀県唐津市神田 3 0 3 9-3
27	西浦	佐賀県唐津市神田 2 3 6 1-7
28	坊主町	佐賀県唐津市坊主町 5 1 8-7
29	長松大橋	佐賀県唐津市神田 1 9 2 2-1
30	旭ヶ丘入口	佐賀県唐津市町田 1 丁目 1 6-3 6
31	小十公民館	佐賀県唐津市梨川内 4 1 1 - 1
32	梨川内公民館	佐賀県唐津市梨川内 5 2 5 - 1
33	大良簡易郵便局	佐賀県唐津市大良 2 5 0
34	陽光台東	佐賀県唐津市神田 5 0 4-1 5 3
35	陽光台中央	佐賀県唐津市神田 5 0 4-3 6
36	山口上	佐賀県唐津市神田 1 6 7 9-1
37	山口下	佐賀県唐津市神田 1 5 2 0-7
38	旭が丘五区	佐賀県唐津市旭が丘 1 5-3
39	旭ヶ丘一区	佐賀県唐津市町田 1 丁目 1 6-2 3 3 9-1

チョイソコきたはた停留所一覧

No.	停留所	住所	備考
1	竹有	佐賀県唐津市北波多竹有2800-1	既存バス停
2	北波多中学校前	佐賀県唐津市北波多徳須恵411-1	既存バス停
3	徳須恵	佐賀県唐津市北波多徳須恵1047	既存バス停
4	北波多	佐賀県唐津市北波多徳須恵1158-4	既存バス停
5	行合野	佐賀県唐津市北波多行合野255-1	既存バス停
6	志気橋	佐賀県唐津市北波多志気2127-1	既存バス停
7	山本駅	佐賀県唐津市山本458-2	既存バス停
8	成淵	佐賀県唐津市北波多成淵2537	既存バス停
9	成淵上	佐賀県唐津市北波多成淵1919-2	既存バス停
10	上平野	佐賀県唐津市北波多上平野3209-1	既存バス停
11	下平野	佐賀県唐津市北波多下平野4328	既存バス停
12	山彦	唐津市北波多山彦1856	既存バス停
13	千草野	佐賀県唐津市北波多田中1458-19	既存バス停
14	矢代町	佐賀県唐津市北波多岸山498-3	既存バス停
15	岸山	佐賀県唐津市北波多岸山685-2	既存バス停
16	芳谷	佐賀県唐津市北波多岸山74-9	既存バス停
17	市民病院きたはた	佐賀県唐津市北波多徳須恵1424-1	既存バス停
18	Aコープやまもと店	佐賀県唐津市山本1390	地域要望バス停
19	まいづる9山本店	佐賀県唐津市山本1732	地域要望バス停
20	トータル環境倉庫前	唐津市北波多徳須恵1312-75	地域要望バス停
21	セブンイレブン徳須恵店	唐津市北波多徳須恵1171-1	地域要望バス停
22	徳須恵クラブ前	唐津市北波多徳須恵385-1	地域要望バス停
23	なかよし村	唐津市北波多田中924-1	地域要望バス停
24	日本建設技術株式会社前	唐津市北波多徳須恵1415-2	地域要望バス停
25	大杉上（正福寺前）	唐津市北波多大杉1590-4	地域要望バス停
26	大杉中（サンディティリング前）	唐津市北波多大杉1521-1	地域要望バス停
27	岸山公民館（公民館下の農業倉庫前）	唐津市北波多岸山706-18	地域要望バス停
28	岸山団地	唐津市北波多岸山498-48	地域要望バス停
29	芳谷集会場	唐津市北波多岸山295-8	地域要望バス停
30	稗田農業倉庫	唐津市北波多稗田1941-10	地域要望バス停
31	稗田公民館	唐津市北波多稗田1913-1	地域要望バス停
32	稗田消防水槽	唐津市北波多稗田3285-2	地域要望バス停
33	稗田薬師堂	唐津市北波多稗田1682	地域要望バス停
34	稗田二区公民館下	唐津市北波多稗田1985-1	地域要望バス停
35	志気公民館	唐津市北波多志気2565-4	地域要望バス停
36	志気線（三組）	唐津市北波多志気3319-24	地域要望バス停
37	志気駒鳴線	唐津市北波多志気3281-1	地域要望バス停
38	中組	唐津市北波多行合野642-3	地域要望バス停
39	土本	唐津市北波多行合野1812-1	地域要望バス停
40	田中集会所	唐津市北波多田中602-1	地域要望バス停
41	北波多第二保育園駐車場	唐津市北波多田中639-1	地域要望バス停
42	田中下組空き地	唐津市北波多田中513-1	地域要望バス停
43	人権ふれあいセンター駐車場	唐津市北波多竹有2789-3	地域要望バス停
44	上竹有公民館駐車場	唐津市北波多竹有2562	地域要望バス停
45	下平野公民館前（お堂前）	唐津市北波多下平野4272	地域要望バス停
46	上平野公民館敷地内	唐津市北波多上平野3312-1	地域要望バス停
47	千草野区民会館	唐津市北波多田中870-17	地域要望バス停
48	立園公民館敷地内	唐津市北波多田中1476-25	地域要望バス停

7-2. 実施事業の全体整理

変更

本計画において実施する事業を整理すると、1)～3)までが「利便増進事業」、4)～7)が「利便増進に関連して実施する事業」という位置づけになります。

目指す 計画目標	地域公共交通利便増進事業・ 地域公共交通利便増進事業に関 連して実施する事業の別	実施事業項目	事業の内容	参考項目
地域公共交通サービスの最適 化と持続性向上 地域間交通・地域内交通 等の役割に応じた目標を明 確にし、個々の公共交通サ ービスの最適化と持続性向 上を図る。	地域公共交通利便増進事業 イ①旅客鉄道、旅客軌道、乗合バ ス・タクシー、定期航路に係る路線 等の編成の変更 ロ②運行回数又は運行時刻の設定	1) 乗合バスの路線等の 編成の変更 R6 年 4 月～	・唐津地域北部（呼子エリア・鎮西・湊エリア）の路線等の 編成の変更、パターンダイヤの設定 呼子エリア…呼子線、湊・呼子線、呼子フィーダー路線 鎮西エリア…小加倉・呼子線、野元・呼子線 ・唐津地域西部（玄海町エリア・肥前エリア）の路線等の編成 の変更、パターンダイヤの設定 玄海町エリア…有浦線、 玄海町コミュニティバス 肥前エリア…切木・中浦線 ・唐津地域中心部・東部（唐津市中心部エリア・浜玉エリア・ 七山エリア）の路線等の編成の変更 七山エリア・浜玉エリア…七山線、浜玉循環線 唐津市中心部エリア…市内循環線、市内線、 鏡線、大良線 旭が丘線 ・唐津地域南部（相知エリア・北波多エリア）の路線等の編成 の変更 相知エリア…相知循環線（花タウンバス） 北波多エリア…成淵・志気線	・唐津・佐賀線、唐津・伊万里線の 効率化・利用促進については、 引き続き県・沿線自治体・交通事 業者と協議を続ける。 ・令和7年4月より七山線の減便と路 線短縮を行うと同時に、七山エリ アのデマンドタクシーの運行時間・利 用範囲を拡大する。
	地域公共交通利便増進事業 イ①旅客鉄道、旅客軌道、乗合バ ス・タクシー、定期航路に係る路線 等の編成の変更	2) 枝線等のオンデマン ド化 R6 年 4 月～	・肥前エリアにデマンドタクシーを新たに導入する。 肥前エリア…肥前フィーダー路線 ・相知エリアと浜玉エリアのデマンドタクシー導入区域の拡大 相知エリア…相知循環線（相知花タウンバス） 浜玉エリア…浜玉循環線 ・北波多エリアと唐津市中心部エリアの一部にデマンドタクシ ーを新たに導入する。 北波多エリア…成淵・志気線 唐津市中心部エリア…大良線、旭が丘線 ・玄海町エリアにデマンドタクシーを新たに導入する。 玄海町エリア…玄海町コミュニティバス	・唐津市中心部エリア（鏡線）は、令和 6 年 10 月以降に向けオンデマンド化を 検討。 ・玄海町のオンデマンド化は、令和7年 3 月に本格導入し4月に運行内容を拡 充する。（エリア毎の曜日運行→町内全 域を毎日運行）
誰もが公共交通を利用しやす いまちの実現 公共交通と目的地との連携 による施策を推進し、交通弱 者を中心に生活を支える交通 を目指す。また、観光・まち づくり・教育・福祉等の分野 間連携による総合的な施策展 開により、自家用車に過度に 依存せず誰もが公共交通を 賢く使って移動できるまちの 実現を図る。	地域公共交通利便増進事業 ハ イ又はロに掲げる事業と併せて 行う事業であって、地域公共交 通の利用者の利便の増進を図るた めの事業	3) デマンドタクシーへ の AI 予約システムの 本格導入 R6 年 4 月～	・R5 年 8 月から実証的に導入した AI 予約システムの効果を 検証し、R6 年 4 月から本格導入する。 （対象エリア）七山エリア、浜玉エリア、相知エリア、厳木 エリア、肥前エリア、 玄海町エリア、北波多エリア、唐津市 中心部エリアの一部（大良線・旭が丘線の運行地域）	
	地域公共交通利便増進事業に関 連して実施する事業	4) 観光 MaaS 等の検討	・観光に関する情報提供や予約方法、決裁状況などを踏まえ て、その統合化に向けた取組等を検討する。	

関係者の連携による公共交通の利用促進
移動サービス相互の連携や役割分担を推進するとともに、各交通事業者や地域住民との連携による利用促進を図る。

地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業	5) 地域協議体での検討	・各地域協議体での取組を踏まえた上で、地域主体での運行（自家用有償旅客運送等）や利用促進の取組等の検討を行う。	
地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業	6) D X への対応	・「唐津2 Day フリー乗車券」等のデジタルチケット化やICカードの普及、キャッシュレス決済の導入等に取り組む。 ・グリーンスローモビリティ等の導入の検討	
地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業	7) 多様な情報発信	・唐津地域版公共交通マップ・時刻表の作成や車両へのナンバリング表示の実施、小学生・高齢者を対象にした乗り方教室等の実施。	

改正案

唐津地域公共交通計画

令和4年3月

令和6年1月 一部改正

令和6年6月 一部改正

令和7年 月 一部改正

唐津市・玄海町

目次

第1章	計画策定の枠組み	1
1-1.	計画策定の背景と目的	1
1-2.	計画の期間	1
1-3.	計画の対象区域.....	1
1-4.	本計画の位置づけと策定フロー.....	2
第2章	唐津地域の現況（人口・施設立地）	3
2-1.	人口推移	3
2-2.	年代別人口と高齢化・少子化の状況	4
2-3.	人口分布及び施設分布の現況.....	6
第3章	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	9
3-1.	上位計画の整理.....	9
3-2.	関連計画の整理.....	12
第4章	唐津地域公共交通の現状.....	16
4-1.	唐津地域における公共交通.....	16
4-2.	公共交通の運行状況	17
4-3.	公共交通のカバー圏域	23
4-4.	公共交通の利用状況	24
4-5.	唐津地域公共交通の財政負担の推移	29
第5章	唐津地域公共交通網形成計画・再編実施計画の検証.....	31
5-1.	唐津地域公共交通網形成計画の概要	31
5-2.	唐津地域公共交通再編実施計画の概要	32
5-3.	唐津地域公共交通網形成計画の目標の達成状況	33
5-4.	唐津地域公共交通再編実施計画の各地区の実施状況.....	34
5-4-1	呼子・鎮西地区	34
5-4-2	玄海町地区	36
5-4-3	唐津市中心部地区.....	39
5-4-4	鏡・久里・北波多地区	41
5-4-5	肥前地区	43
5-4-6	相知・厳木地区	45
5-5.	唐津地域公共交通再編実施計画の結果と課題（まとめ）	47
第6章	地域住民のニーズ把握.....	48
6-1.	住民アンケート.....	48
6-2.	高校生アンケート	61

6-3. 路線バス乗降調査.....	72
6-4. 各市民センター管轄エリアの公共交通に関する状況報告	77
<u>第7章 唐津地域の現況と公共交通を取り巻く課題整理</u>	<u>78</u>
7-1. 地域的な現況・課題.....	78
7-2. 公共交通の現況・課題	80
7-3. 社会的な現況・課題.....	84
<u>第8章 現況整理・課題整理と基本方針・役割・目標</u>	<u>87</u>
<u>第9章 唐津地域公共交通の将来像</u>	<u>89</u>
9-1. 将来方針図	89
9-2. 公共交通の役割分担の考え方	90
<u>第10章 目標達成のための実施事業.....</u>	<u>91</u>
10-1. 地域公共交通サービスの最適化と持続性向上	92
10-2. 誰もが公共交通を利用しやすいまちの実現	934
10-3. 関係者の連携による公共交通の利用促進.....	96
<u>第11章 計画の数値目標と達成状況の評価</u>	<u>98</u>
11-1. 計画の数値目標.....	98
11-2. 達成状況の評価.....	100



・・・今回変更部分

事業名	地域公共交通利便増進事業の実施				
事業概要	深刻な運転手不足へ対応しつつ、地域公共交通サービスの最適化と持続性向上を確実に推進するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき以下の内容からなる地域公共交通利便増進事業を行う。 <実施地区> ●唐津市のうち唐津市中心部・呼子・鎮西・湊・肥前・浜玉・七山・相知・厳木・北波多の地域 ●玄海町 <実施内容> ①唐津地域北部（呼子エリア・鎮西エリア）の路線等の編成の変更 ②唐津地域西部（玄海町エリア・肥前エリア）の路線等の編成の変更 ③唐津地域中心部・東部（唐津市中心部エリア・浜玉エリア・七山エリア）の路線等の編成の変更 ④唐津地域南部（相知エリア・北波多エリア）の路線等の編成の変更 ⑤枝線等のオンデマンド化（浜玉エリア・相知エリアの全域化、肥前エリア、玄海町エリア、北波多エリア、唐津市中心部エリアの一部） ⑥デマンドタクシーへのAI 予約システムの本格導入（七山エリア・浜玉エリア・相知エリア・厳木エリア・北波多エリア・唐津市中心部エリアの一部）				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度
	唐津市 玄海町			実施	
交通事業者等					

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
交通事業者	加部島	呼子		加部島杉村	路線定期	フィーダー補助	幹線路線バスと接続し、地域拠点周辺をきめ細かく結ぶ支線交通の役割を担う。
交通事業者	呼子台場	呼子		呼子台場 みなとプラザ	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	呼子・名護屋浜	呼子	小友・名護屋浜	呼子	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	呼子・加部島	呼子	加部島杉村	呼子	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	星賀 (ジャンボタクシー)	入野		星賀	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	納所	入野		納所	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	高串	入野	古保志気	高串福祉 センター前	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	肥前地区 デマンドタクシー		肥前地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	相知・巖木地区 デマンドタクシー		相知・ 巖木地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	浜玉地区 デマンドタクシー		浜玉地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	七山地区 デマンドタクシー		七山地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	市内東	唐津駅	シーサイド前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	市内南	大手口	唐津赤十字 病院前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	市内西	大手口	りふれ・済生会 病院前	唐津駅	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	志気（市民病院きたは た～志気）	市民病院 きたはた		志気	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	成淵（市民病院きたは た～成淵）	市民病院 きたはた		成淵上	路線定期	フィーダー補助	
交通事業者	北波多地区 デマンドタクシー		北波多地区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	大良地区 デマンドタクシー		大良・旭ヶ丘地 区内		区域運行	フィーダー補助	
交通事業者	からワンライン	唐津駅	まいづる999	イオン唐津店	路線定期	フィーダー補助	
玄海町	玄海町AI オンデマンド交通		玄海地区内		区域運行	フィーダー補助	

（備考）

上記系統については、役割欄に記載のとおり地域にとって重要な役割を担っており、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

上記系統のうち市内東、市内西及び、市内南及びからワンラインを運行するバス車両は、車体の腐食、エンジン出力の低下、冷房機能の低下など車両の老朽化（平均車齢 12.5 年）が進んでいたことから、安全な輸送の確保、利用者の利便性向上のため、車両減価償却費等国庫補助を活用して車両の更新を行う。

策定年月日 令和6年6月28日
変更年月日 令和7年1月 日
(名称) 唐津地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

唐津市は、平成17年1月1日に唐津市と東松浦郡浜玉町、厳木町、相知町、北波多村、肥前町、鎮西町及び呼子町の1市6町1村が合併し、平成18年1月1日には七山村を編入合併し現在の唐津市となり、佐賀県下第2位の人口規模で、総面積では佐賀県の約5分の1を占める広さとなった。

この広域に路線バスによる公共交通網が広がっており、旧唐津市と旧呼子町・旧肥前町・玄海町を結ぶ幹線及び枝線（乗継路線）が、主に高齢者の通院・買い物や学生の通学などに利用されている。そのため、人口の減少や自家用車の普及により利用者は減少しているが、住民にとって生活に必要な交通手段となっている。

そのような中、平成23年3月に地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づく「唐津市地域公共交通総合連携計画」を策定し、路線バスの実証運行を実施。平成25年4月1日から、呼子地区・入野地区（肥前町）を中心に乗継路線の実証運行を実施し、住民の意見等を反映させ、平成25年10月1日より本格運行を開始した。

平成27年度には佐賀県及び唐津市が行った調査事業の結果を基に、「唐津地域公共交通網形成計画」を策定し、翌年度にはこの計画に基づく「唐津地域公共交通再編実施計画」を策定。

平成28年8月から市内循環線のフィーダー化、10月から市内線のフィーダー化、呼子地域内フィーダーの大幅な路線見直し、平成30年4月から隣接する玄海町の乗継拠点整備等を行い、運行路線・ダイヤの総合的な最適化を図り、平成31年4月から肥前町エリア、令和2年4月から厳木エリア、令和2年10月から相知エリア、令和4年4月から浜玉町、七山エリアについて路線等の見直しを行った。

また、令和3年度には、「唐津地域公共交通計画」を策定。令和6年度にこの計画に基づく「唐津地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、公共交通の利便増進に係る取組を推進していく。

これからも、枝線（乗継路線）については、幹線交通との相互の連携を図りつつ、地域内フィーダー路線として確保・維持する事で、住民の生活交通手段を存続させていく必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

●唐津市内

「唐津地域公共交通計画」の目標収支率を基準に

別表1「令和7～9年度 唐津市地域内フィーダー系統目標収支率表」のとおり、収支率の改善を図る。

●玄海町内

玄海町 AI オンデマンド交通

デマンド交通の利用会員登録者数 1,000 人、デマンド交通の利用者数 25 人/日（平均）

※上記は「デジタル田園都市国家構想交付金」の事業計画における活動指標

(2) 事業の効果

唐津市地域内の各地域内フィーダー路線を維持することにより、車を運転できない高齢者等の交通弱者の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、幹線・枝線のネットワークが連携することで公共交通が便利に感じられ、地域住民だけでなく観光客においても利用しやすくなり、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・利用促進策として、バスの乗り方教室を開催（運行事業者）
- ・外国人観光客が多い呼子線に外国語表記・外国語音声案内を導入する事により、外国人の利便向上を図る（一部導入済・運行事業者）
- ・買い物・病院等へのアクセスがわかりやすい目的別時刻表の作成（唐津地域公共交通計画 P 95－96 参照）
- ・市ホームページで利用促進のキャンペーンの案内、会議や集会に出向いた際に公共交通の利用の現状と利用促進を案内（唐津市）
- ・町のホームページ、広報紙、公式 LINE に加え、デマンド交通システム専用のホームページ等を作成し、デマンド交通の周知と利用促進を図る（玄海町）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付

- ① 別添時刻表のとおり
- ② 唐津市内において、路線バス運行事業者は、昭和自動車(株)のみのため
- ③ 別添路線図のとおり

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

唐津市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を基準に負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・収支率については、数値指標によるモニタリング・評価を実施
- ・乗降調査

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付。

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

【目的】

経営体質のスリム化や、徹底した人件費の抑制、増収対策等に努めることで経営改善を図ってきているが、人口減少や自家用車の普及などにより、利用者の公共交通機関離れは年々進んでおり、厳しい経営状況が続いている。また、車齢が20年を超えるなど耐用年数を大幅に上回る車両を多数抱えており、これらの車両については修繕を重ねながら運行を続けている状態であり、早急な買い替えが必要となっている。しかしながら、厳しい経営環境のなか自己財源での車両購入は困難であるため、車両の導入は厳しい状況にある。

そのような中で、行政が支援を行うことで車両を更新し、車両の故障やトラブルを未然に防ぎ安心・安全な運送を確保するとともに、乗降のしやすさなど利用者の利便性向上を図ることを目的とする。

【必要性】

高齢者や障がい者、妊産婦、幼い子どもなど、誰でも安心して利用できるバス車両を購入する必要がある。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

(令和6年10月～令和7年3月)

市内線東、市内線西、市内線南の収支率をそれぞれ、32%、32%、45%以上とする。

(令和7年4月～令和7年9月)

からワンラインの収支率を33%以上とする。

(2) 事業の効果

高齢者の通院、買い物客が多い市内線東、市内線西、市内線南路線、からワンラインに低床バスを導入する事で、利用者はバスの乗り降りが楽になり、利便性が向上する。

また、車体の腐食、エンジン出力の低下、冷房機能の低下など車両の老朽化が進んでおり(令和5年3月現在、平均車齢12.5年)、新しい車両を導入することで安全面の強化ばかりでなく、燃料費や修繕費等が軽減される等の効果が期待できる。

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付

※なお、唐津市から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を基準に負担することとしている。

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用

した利用促進策) 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
・ 令和 6 年 6 月 28 日 → 地域公共交通計画認定申請書 (R7 年度地域内フィーダー計画) について協議・承認
19. 利用者等の意見の反映状況
唐津地域公共交通活性化協議会の構成員に、住民又は利用者の代表として、「老人クラブ連合会」「地域婦人連絡協議会」「唐津商工会議所」「唐津上場商工会」「社会福祉協議会」の各種団体の代表者及び地区ごとの住民代表者が含まれており、意見を反映して本計画を作成している。 また、利用者の意見においても、調査等で寄せられた意見を参考に、各路線の再編において運行時刻やルートの設定に活用している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 佐賀県唐津市西城内 1 - 1

(所 属) 政策部 交通政策課

(氏 名) 脇山 徹也

(電 話) 0955-72-9144

(e-mail) koutsuuseisaku@city.karatsu.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記２．・３．については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

令和7～令和9年度 唐津市地域内フィーダー系統目標収支率表

協議会名:唐津地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

	補助対象路線名	起点	経過地	終点	目標収支率
1	加部島	呼子		加部島杉村	10%
2	呼子台場	呼子		呼子台場みなとプラザ	9%
3	呼子・名護屋浜	呼子	小友・名護屋浜	呼子	13%
4	呼子・加部島	呼子	加部島杉村	呼子	8%
5	星賀	入野		星賀	80%
6	納所	入野		納所	39%
7	高串	入野	古保志気	高串福祉センター前	68%
8	市内東	唐津駅	シーサイド前	唐津駅	32%
	市内西	大手口	りふれ・済生会病院前	唐津駅	32%
9	市内南	大手口	唐津赤十字病院前	唐津駅	45%
10	志気・成湊	市民病院きたはた		志気・成湊上	69%
11	肥前地区 デマンドタクシー		肥前地区内		13%
12	相知・厳木地区 デマンドタクシー		相知・ 厳木地区内		6%
13	浜玉地区 デマンドタクシー		浜玉地区内		10%
14	七山地区 デマンドタクシー		七山地区内		1%
15	北波多地区 デマンドタクシー		北波多地区内		2%
16	大良地区 デマンドタクシー		大良・旭ヶ丘地区内		33%
17	からワンライン	唐津駅	まいづる999前・唐津赤十字病院	イオン唐津店	33%

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画運 行回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
唐津市	昭和自動車(株)	(1) 加部島	呼子		加部島杉村	往 6.5km 復 6.5km	365日	912.5回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの呼子・湊線と呼子停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(2) 呼子台場	呼子		呼子台場みなとプラザ	往 2.8km 復 2.8km	365日	730.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの呼子・湊線と呼子停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(3) 呼子・名護屋浜	呼子	小友・名護屋浜	呼子	循環 17.5km .km	365日	2,555.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの呼子・湊線と呼子停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(4) 呼子・加部島	呼子	加部島杉村	呼子	循環 15.6km .km	365日	2,190.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの呼子・湊線と呼子停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(5) 星賀	星賀		入野	往 3.6km 復 3.6km	240日	240.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの切木線、有浦・入野線と入野停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(6) 納所	納所		入野	往 3.8km 復 3.8km	240日	360.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの切木線、有浦・入野線と入野停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(7) 高串	高串福祉センター前	古保志気	入野	往 4.4km 復 4.4km	240日	120.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの切木線、有浦・入野線と入野停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(8) 市内東	唐津駅	シーサイド前	唐津駅	循環 5.9km .km	182日	1,638.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの唐津-佐賀線他と大手口停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(9) 市内南	大手口	唐津赤十字病院前	唐津駅	往 9.km 復 9.km	182日	1,697.5回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの唐津-佐賀線他と大手口停留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(10) 志気(市民病院きたはた～志気)※令和7年3月31日で廃止	志気		市民病院きたはた	往 4.4km 復 4.4km	119日	59.5回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和バスの唐津-佐賀線他と大手口停留所にて接続	③

- (注)
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
 - 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
 - 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
 - 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
 - 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
 - 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
 - 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
 - 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画運 行回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
唐津市	昭和自動車(株)	(11) 成淵(市民病院きたは た～成淵)※令和7年3 月31日で廃止	成淵上		市民病院きたはた	往 5.km 復 5.km	119日	59.5回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの唐津伊万里線他と徳須恵停留 所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(12) 肥前地区デマンドタク シー		肥前地区 内		.km .km	240日	2,500.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの切木線、有浦・入野線と入野停 留所にて接続	③
	昭和自動車(株)	(13) 相知・厳木地区デマンド タクシー		相知・厳木 地区内		.km .km	240日	874.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの唐津-佐賀線他と相知駅前停 留所他にて接続	③
	昭和自動車(株)	(14) 浜玉地区デマンドタク シー		浜玉地区 内		.km .km	240日	912.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの七山線と浜崎駅北口停留所に て接続	③
	昭和自動車(株)	(15) 七山地区デマンドタク シー		七山地区 内		.km .km	240日	464.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの七山線と浜崎駅北口停留所に て接続	③
	昭和自動車(株)	(16) 北波多地区デマンドタク シー		北波多地 区内		.km .km	121日	124.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの七山線と浜崎駅北口停留所に て接続	③
	昭和自動車(株)	(17) 大良地区デマンドタク シー		大良・旭ヶ 丘地区内		.km .km	121日	1,650.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの切木線と竹木場停留所にて接 続	③
	昭和自動車(株)	(18) からワンライン	唐津駅	まいづる 999	イオン唐津店	往 10.km 復 10.km	183日	1,921.5回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 バスの唐津-佐賀線他と大手口停留 所他にて接続	③
玄海町	(株)玄海タクシー	(19) 玄海町AIオンデマンド 交通		玄海町		.km .km	148日	4,365.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である昭和 自動車(株)の有浦線と金の手停留所に て接続	③

- (注)
1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
 2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
 3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
 4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
 5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
 6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
 7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
 8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

市区町村名	バス事業者等名	申請 番号	運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	補助対象車両の種別			乗車 定員	購入年月	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
唐津市	昭和自動車(株)	1	(18) からワンライン	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	35	R1.12			割賦
		2	()								
		3	()								
		4	()								
		5	()								

(注)

1. 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又は**プティバス**の別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

フィーダー路線図(全体図)

